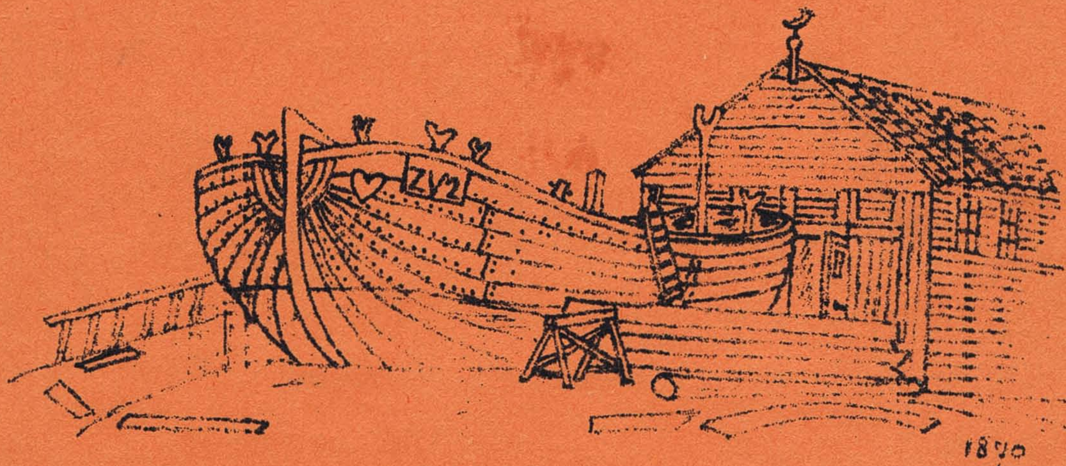
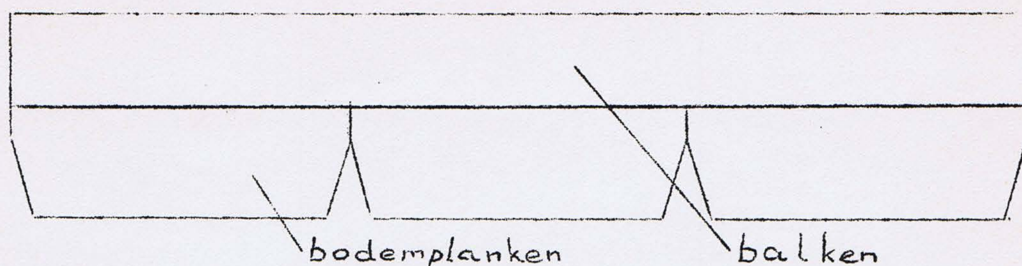
Zandvoortse Bomschuit



Bouwclub

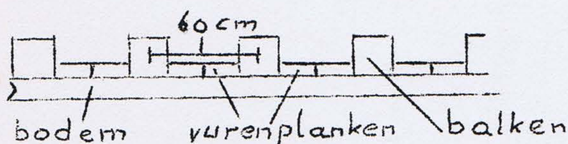
Nadat de bodemstukken door middel van klemmen en wiggen tegen elkaar waren geklemd, werden deze onderling verbonden door dwarsscheeps eikenhouten balken van 20 cm. vierkant aan te brengen, deze lagen ongeveer 60 cm. uit elkaar.
Het vastmaken aan de bodemplanken gebeurde met grenenhouten pennen, deze ronde pennen waren 22 mm. dik.

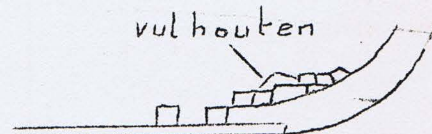


Dan was het de beurt aan de voor- en de achtersteven.
De voorsteven werd ingezaagd op een dusdanige wijze, dat er een lip ontstond die over de middelste bodemplank viel.
De achersteven werd zonder meer op de middelste bodemplank bevestigd.



Daarna werd in de zijkanten van de bodemplanken en in de stevens een uitsparing (sponning) gehakt voor de onderste huidplanken, deze planken werden ook wel de zandstrook genoemd.
Na het aanbrengen van deze huidplanken werd de ruimte tussen de dwarsscheepse balken opgevuld met een laag vurenhouten planken van 3½ cm. dikte.
Bovendien werd de ruimte die aan de boegzijde en bij de achtersteven overbleef opgevuld met z.g. vulhouten.





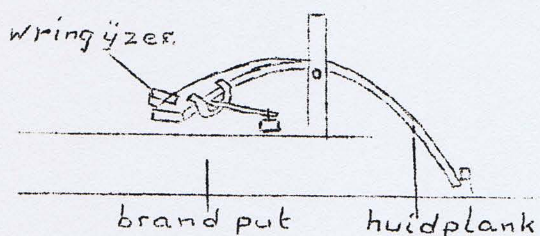
Daarna werd in het voor- en het achterschip een z.g. geergang ook wel een insteker aangebracht.

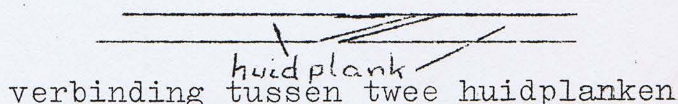


Vervolgens werden de huidplanken aangebracht tot men aan de tiende laag kwam.
De huidplanken onder de waterlijn waren soms van iepenhout, maar boven de waterlijn werd altijd Beiers of Slavonisch eikenhout, van goede kwaliteit gebruikt.
De scherpe bochten in de huidplanken van de boeg en de achtersteven werden verkregen door de planken te "branden".
Dit zogenoemde branden werd in een bijgebouwtje van de bouwloods gedaan.

Het brandgat was een stenen put van ongeveer 4 mtr. lang en even breed als het gebouwtje zelf.
Boven de put was een ijzeren staaf bevestigd waarop de huidplank werd gelegd. Het uiteinde van de plank werd aan de grond vastgezet en aan het deel dat gebogen moest worden, werd een gewicht gehangen.
Onder de plank werd een goed vuur gestookt en de bovenkant werd nat gehouden.
Door de warmte, het gewicht en het vocht werd de plank in de juiste vorm gebogen.
Moest de plank ook nog "scheluw" gebogen worden, dan werd er nog een ijzeren staaf dwars aangebracht, waaraan een gewicht werd gehangen, dus kon door gebruik van dit wringijzer de beide bewerkingen gelijktijdig worden uitgevoerd.
Ging tijdens het bewerken de plank aan de onderkant ook branden, dan werd deze kant ook met water bewerkt om te ver inbranden of verkolen tegen te gaan.

Het vuur werd gestookt met houtafval, waarover men toen voldoende de beschikking had.

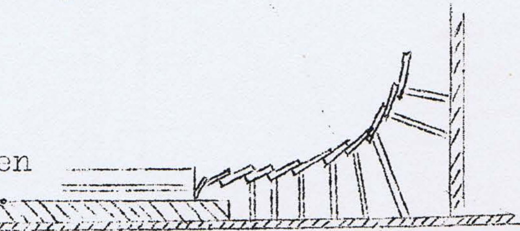


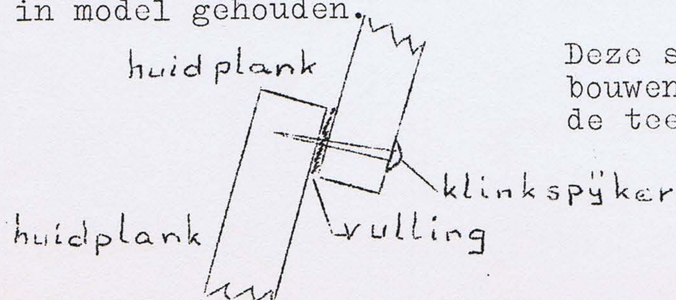


verbinding tussen twee huidplanken

Zowel aan de boeg (voorsteven) als aan de achtersteven werkten twee mannen, de scheepmaker en zijn helper.
Deze mannen bogen elk hun eigen planken.
Om de vorm tijdens het branden te kunnen controleren, bogen zij het model eerst in een ijzeren staaf.
Waren zij zover, dan werd de huidplank op het schip gepast en afgeschreven.
De planken kwamen ongeveer 3 cm. over elkaar heen te liggen.
Dan werd de plank op breedte afgeschreven met een strooklat en werd weer losgemaakt om afgezaagd en pas geschaafd te worden.
Aan de einden van de plank werden schuine kanten geschaafd om de verbinding met naast liggende planken mogelijk te maken.
De huidplank werd weer op het schip bevestigd, met een paar klinkspijkers vastgezet en met paaltjes gestut.
Als aan de voor- en de achterkant een gebogen plank gemonteerd was, werd aan de zijkant een rechte plank pas gemaakt en op dezelfde wijze gemonteerd.
Gelijktijdig met het aanbrengen van de huidplanken werd tussen de naden een mengsel van teer en gedroogd mos gesmeerd voor het waterdicht maken van het schip.

De afbeelding laat zien, hoe gestut werd.
In de lengte, van het schip, stonden deze stutten om de 80 cm. à 1 mtr.
Op deze wijze werd ook het schip in model gehouden.



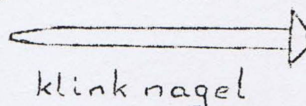


Deze schets geeft aan wat overnaads bouwen is. Tevens is zichtbaar, waar de teer-mos vulling aangebracht werd.

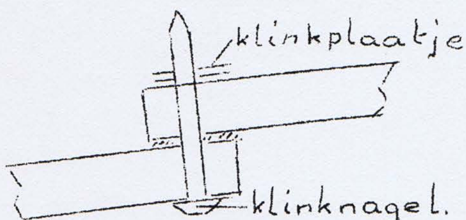
Na het bereiken van de tiende laag huidplanken werd het bouwen onderbroken en ging men over tot het klinken van het samengebouwde deel.
De hiervoor benodigde klinknagels werden op de eigen werf gesmeed en gegalvaniseerd.

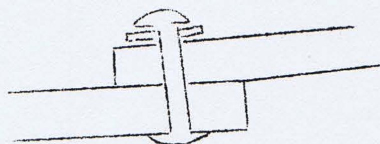
De klinknagels hadden een afmeting van 10mm. vierkant en werden met een onderlinge afstand van 10 cm. in de huidplanken gedreven, vanaf de buitenkant naar binnen.





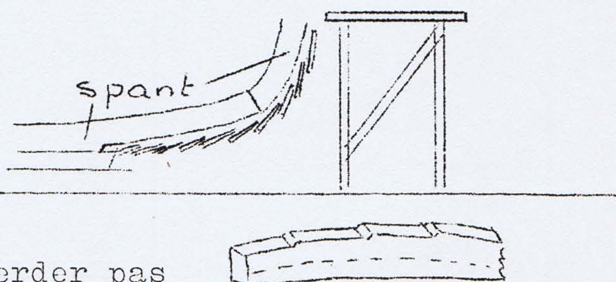
De gaten waarin de nagels kwamen, waren met een handboor op 8 mm. voorgeboord.
Stak de nagel erdoor, dan werd het klinkplaatje er omheen gelegd en met een hamer, waar een gat in zat, alles samen geslagen terwijl aan de buitenkant een aanhouder, met een moker, de nagel tegenhield.
Eenmaal zover, werd de nagel ingehakt en het teveel aan materiaal afgebroken.
De klinker sloeg dan aan de binnenkant op deze afgebroken nagel tot er een kop op kwam en de vulling tussen de planken uitkwam.
Op deze wijze werd de gehele romp geklonken.
Dit maakte het schip niet alleen waterdicht, het gaf er ook de vereiste sterkte aan.





Men was nu zover, dat de spanten ingebouwd konden worden.
Allereerst werd naast het schip een zaagstelling gebouwd waar men, door middel van een loopgang, aan boord kon komen.
Voor de spanten werden stukken boom gebruikt die reeds krom gegroeid waren, zodat het model al enigszins in het hout zat.
Deze 10cm. dikke stukken waren vaak al op de zaagmolens op dikte gezaagd, ook het enige wat niet altijd op de werf zelf gebeurde.

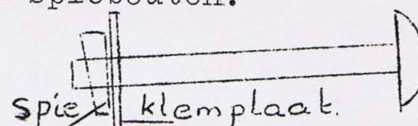
Op deze zaagstelling werden de spantdelen met een mal afgetekend en aan één kant in de juiste vorm gezaagd.
Vervolgens tekende men in het schip, met een krijtpasser, de vorm van de huidplanken af, die dan werden uitgezaagd en gehakt.



Na nogmaals passen en eventueel verder pas maken, werd het spantdeel op breedte gezaagd en met een paar nagels in het schip vastgehecht.
Van het afgezaagde deel maakte men het volgende spantdeel.
Was het "hol" (de romp) tot aan de tiende gang volgezet met spanten, dan werden in de lengte van het schip 3 zware eiken planken, 7½ cm. dik, op de bodemspanten gelegd.
Deze planken, waren samengevoegd, brder dan de bodem zodat zij over de onderste knikken in de spanten vielen, daardoor werden deze onderling ook weer verstevigd.
Door deze planken, spanten en bodem werd met een 22 mm. boor gaten geboord,voor grenenhouten nagels,waarmee deze planken aan de bodem vastgezet werden.
In deze nagels sloeg mem aan de binnenzijde een wig en aan de buitenkant een plug.

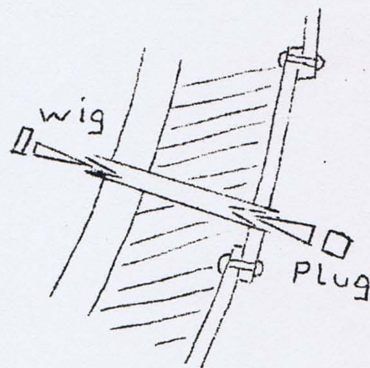
Nadat de spanten gelijk gehakt waren, ging men over tot het aanbrengen van de z.g. binnenhuid, dik ongeveer 5 cm., deze werd met klampspijkers vastgehecht.
Vervolgens werden in het voor en achterschip grote knieën gezet, voor het vastzetten gebruikte men 22 mm. spiebouten.

Deze bouten gingen niet alleen door de knie en voorsteven, maar eveneens door een ijzeren plaat, breed 15 cm. en 6½ mm. dik, die op de voorsteven werd gemonteerd.



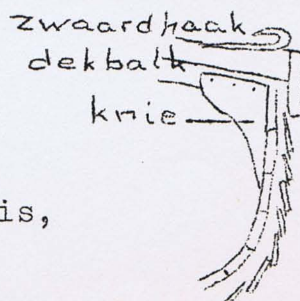
Nu ging men over op de afwerking van de romp.
De bodemnaden moesten gedicht worden, als gevolg van de geringe werkhoogte werd het schip aan één kant opgevijzeld en gestut.
In de naden werd een "mos"vulling gestampt. Dit materiaal kwam uit de sloten van Brabant, Gelderland of Overijsel en werd in gedroogde toestand in de scheepsbouw verwerkt, kwam er water bij dan ging het uitzetten, rotten deed het nooit. Daarna sloeg men over de gehele lengte kleine wiggen in de naden, dan weer mos die ook werd aangestampt en vervolgens een vurenhouten lat, die in de bodemplanken werd afgespijkerd.
Was dit geklaard dan werden de grenen nagels, in de bodem, afgewerkt en het schip terug gezet.
Dan werden de binnen huid, spanten en de huidplanken aan elkaar geklonken. Hiervoor moesten zo'n 5000 gaten van 16 mm. geboord worden voor de grenen nagels, die aan de binnenkant gewigd en aan de buitenkant geplugd werden.

De gaten werden ongeveer 3cm. diep kegelvormig uitgeboord.
Waren de nagels in het gat geslagen, dan werd aan de binnenkant met een wigijzer en aan de buitenkant met een plugijzer gaten in de nagel geslagen, de wig en de plug ingeslagen en met de huid gelijk gehakt.



Na al deze werkzaamheden begon het werk aan de laatste huidgang, deze was op de "rechte"stukken 5 cm. dik.
In het voor- en achterschip waren deze planken dunner, ± 3 cm., maar werd verdubbeld met een huidplank van 2 cm.
Dan werd alles weer op de gebruikelijke wijze geklonken en de spanten en binnenhuid tot op dezelfde hoogte gebracht en afgewerkt.
Nu werden ook de dekbalken ingebracht, deze waren 15 tot 18 cm. dik.
De mastbalk was de zwaarste dekbalk met z'n afmetingen van 25 cm. vierkant, dit was nodig omdat deze als steun voor de mastkoker moest dienen.

De dekbalken werden aan de scheepsromp bevestigd met knieën.
De dekplanken, 3cm. dikke vurenhouten planken, worden nu aangebracht.
Het dek werd niet gedicht, behalve boven het vooronder waar het logies voor de bemanning is, worden de naden met pek afgedicht.
De indeling van het schip was verder vrij eenvoudig, behalve het genoemde logies werden nog 5 ruimen in het schip gebouwd.



Aan dek werden nu nog de ruimluiken gemaakt en boven de mastbalk nog een soortgelijke balk aangebracht. Hierop werd nog een ijzeren plaat gemonteerd, 15 cm. breed en 12 mm. dik, aan het einde overlapt door kortere platen waaraan de haken zaten om de zwaarden op te hangen.
De verschansing werd versterkt met planken van 50 cm. breed en 8 cm. dik, hierop kwamen de bolders en maststeunen.
Roer en zwaarden werden gemonteerd.

Mast, tuigage en zeilen hoeven wij niet nader toe te lichten, die kan men heden ten dage nog op allerlei zeilschepen zien, want daar is in de loop der jaren weinig aan veranderd.

Wel hebben wij getracht U de bijzondere bouwwijze duidelijk te maken van een kust-vissers vaartuig, dat van de nederlandse stranden verdwenen is. In Zandvoort was het 1929.

Het doel van de Bomschuit Bouwclub is dan ook, alles wat in Zandvoort specifiek was in een schaal verhouding van 1 : 10 weer na te bouwen, zodat in de toekomst iedereen kan " zien " waarover gesproken wordt, als men het heeft over een bomschuit, badkoets of roei-reddingsboot, enz.

Wilt U hier aan medewerken, stort dan Uw bijdrage op het bank-rekeningnummer van het Bomschuitfonds.

42.15.51.208.

A.M.R.O. Bank

Zandvoort.